



# Tieliikenteen alueellinen häiriönhallintasuunnitelma

Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu





# Tieliikenteen alueellinen häiriönhallinta- suunnitelma

Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu

**RAPORTTEJA 130 | 2012**  
**TIELIIKENTTEEN ALUEELLINEN HÄIRIÖNHALLINTASUUNNITELMA**  
**POHJOIS-POHJANMAA JA KAINUU**

**Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Mervi Koivula, Mika Räsänen ja Eerik Jarkko**

**Kansikuva: Mika Räsänen**

**Kartat: -**

**Painopaikka: Oulu**

**ISBN 978-952-257-690-3 (painettu)**

**ISBN 978-952-257-691-0 (PDF)**

**ISSN 2242-2846**

**ISSN 2242-2846 (painettu)**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-257-691-0**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

# Sisältö

<b>Esipuhe .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Lähtökohdat.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Tieliikenteen häiriönhallinta.....</b>	<b>6</b>
2.1 Liikennehäiriöiden hallinta .....	6
2.2 Tieliikenteen häiriönhallinnan uusi valtakunnallinen toimintamalli .....	7
2.3 Tilannekuvan muodostaminen häiriötilanteen aikana .....	9
2.4 Varareittien käyttö .....	10
2.5 Tiedotus ja tiedonkulku.....	11
<b>3. Alueelliset näkökulmat toimintamallin soveltamisessa.....</b>	<b>12</b>
3.1 Toimijoiden tehtävät ja roolit.....	12
3.2 Varareittisuunnitelmat.....	15
3.3 Aikaisemmat toimintatavat ja niiden kehittämistarpeet .....	16
3.4 Toimintaympäristön erityispiirteet alueella .....	17
<b>4. Jatkotoimenpiteet.....</b>	<b>19</b>
<b>Yhteystiedot.....</b>	<b>22</b>
<b>Lisätietoa liikenteen hallintaan liittyen .....</b>	<b>22</b>
<b>Liitteet.....</b>	<b>23</b>
Häiriönhallinnan toimintamalli.....	23
Viranomaisen muistilista tiedonvälittämisestä tieliikennekeskukselle.....	24
Varareitin käyttöönottoon ja päätöksentekoon liittyvä prosessi .....	25
Yhteenvetomuistio työpajoista.....	26

## Esipuhe

Tässä suunnitelmaraportissa on esitetty Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueen tieliikenteen häiriönhallintasuunnitelma. Suunnitelma toimii uuden valtakunnallisen toimintamallin jalkauttamisen tukena sekä tarkentaa toimintamallia alueellisilla toimintaympäristön ja operatiivisen toiminnan erityispiirteillä.

Hankkeen ohjausryhmässä sovittiin jatkotoimenpiteistä, jotka kohdistuvat häiriötilanteen tilannekuvaan, liikenteen ohjaukseen häiriötilanteessa, häiriötilanteen purkamiseen, liikenteen häiriöhallinnan harjoitteluun, myrsky- ja tulvatilanteisiin, katuverkon häiriönhallintaan, suunnitelmien hallintaan sekä yhteydenpitoon ja seurantaan.

Tämä suunnitelma ja suunnitelmaan liittyvä esittelyaineisto toimivat ohjeena valtakunnallisen tieliikenteen häiriöhallinnan toimintamallin jalkauttamisessa organisaatioiden sisällä ja jatkotoimenpiteiden eteenpäin viemisessä toimijoiden välisenä yhteistyönä.

Suunnitelmaa ohjanneeseen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

- Jani Huttula, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, pj.
- Päivi Hautaniemi, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Jarkko Pirinen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Tuomas Komulainen, Liikennevirasto, Tieliikennekeskus Oulu
- Tuomo Laikola, Oulun hätäkeskus
- Yrjö Kropsu, Oulun poliisilaitos
- Arto Lumikari, Kainuun poliisilaitos
- Kari Tornberg, Koillismaan poliisilaitos
- Mika Haverinen, Oulu-Koillismaan pelastuslaitos
- Esa Ihalainen, Jokilaaksojen pelastuslaitos
- Kai Mäenpää, Oulun kaupunki
- Jari Kauppinen, Kajaanin kaupunki
- Mauri Haikola, Ylivieskan kaupunki

Konsulttina työssä on toiminut Destia Oy, jossa työstä vastasivat Eerik Jarkko ja Mika Räsänen.

Oulussa joulukuussa 2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

# 1. Lähtökohdat

Tehostunut tieliikenteen häiriötilanteiden hoito on määritelty Liikenne- ja viestintäministeriön ÄLY-strategiassa yhdeksi keskeiseksi kärkihankkeeksi. Häiriönhallinnan tehostamisessa keskeistä on viranomaisilla olevan tiedon tehokkaasta jakamisesta mahdollisimman hyvän ja ajantasaisen tilannetiedon luomiseksi kaikille häiriönhallintaan osallistuville (viranomaisille). Yksi keskeinen osa työtä on liikennöitävyyden huomioiminen yhtenä osana tieliikenteen häiriönhallintaa. Toiminnan tavoitteena on tukea tiellä tapahtuneen liikenneonnettomuuden pelastustoimia ja onnettomuudesta aiheutuvan häiriön poistoa sekä tiedottamista ja liikenteen ohjausta.

Oulun seudun, Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenteenhallintasuunnitelmassa on esitetty liikenteenhallinnan tavoitteet, keinot ja toimenpiteet vuosille 2012-2020. Suunnitelmaa täydennetään operatiivisilla toiminnanohjaussuunnitelmilla. Tämä tieliikenteen häiriöhallintasuunnitelma on osa vaiheen 2 operatiivista suunnittelua.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenneviraston tieliikennekeskus ja Oulun seudun liikenteenhallinnan johtoryhmä järjestivät 25.1.2012 Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun viranomaisille seminaarin tieliikenteen häiriönhallinnasta. Seminaari kuului valtakunnalliseen häiriönhallinnan hankkeeseen osana liikenne ja viestintäministeriön kansallisen älyliikennestrategian hankeohjelmaa. Seminaarissa esiteltiin sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteisen hankeryhmän työstämää toimintamallia tieliikenteen häiriötilanteisiin.

Seminaarissa sovittiin, että valtakunnallisen toimintamallin jalkauttamisen tueksi laaditaan alueellinen tieliikenteen häiriönhallintasuunnitelma, jossa tarkennetaan toimintamallia alueellisilla toimintaympäristön ja operatiivisen toiminnan erityispiirteillä.

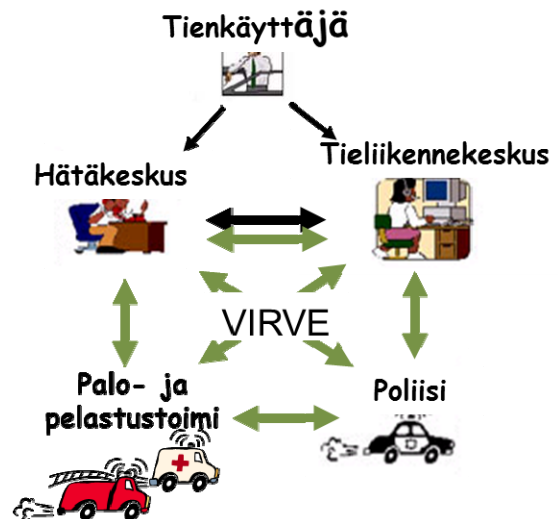
## 2. Tieliikenteen häiriöhallinta

### 2.1 Liikennehäiriöiden hallinta

Liikennehäiriöiden hallinta kattaa **häiriötilanteiden havaitsemisen, hoitamisen ja poistamisen eri viranomaisten yhteistyönä**. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi liikenneonnettomuudet.

Häiriöhallinnassa

- kootaan eri lähteistä tulevat häiriöhavainnot (tiedonvaihto),
- arvioidaan häiriötilanteen laatu (tilannekuva) sekä
- suunnitellaan ja koordinoidaan yhteistyössä häiriötilanteen poistamiseksi ja haittojen minimoimiseksi tarvittavat toimenpiteet.



Tehokas häiriöhallinta edellyttää saumatonta yhteistyötä, viestintää sekä **yhteisesti ennalta sovittuja toimintamalleja** eri viranomaisten ja yhteistyökumppaneiden kesken.

Toiminnan tavoitteena on tukea tiellä tapahtuneen liikenneonnettomuuden pelastustoimia ja onnettomuudesta aiheutuvan häiriön poistoa sekä tiedottamista ja liikenteen ohjausta siten, että häiriöstä **aiheutuu liikenteelle mahdollisimman vähän haittaa** ja toiminta häiriöpaikalla on turvallista sekä riski seurannaisonnettomuuksille on mahdollisimman pieni.

Liikenteen häiriöhallinnan kenttä on monitasoinen ja siinä on paljon eri osapuolia kuten

- hätäkeskus
- poliisi- ja pelastusviranomaiset
- liikennevirasto (tieliikennekeskus)
- väylänpitäjät (ELY, kunnat)
- alueurakoitsijat
- tielläliikkuja
- tiedotusvälineet
- rajavartiolaitos
- puolustusvoimat
- kaupalliset palvelun tuottajat (liikenteenohjaus-, nosto- ja hinauspalvelut).



## 2.2 Tieliikenteen häiriönhallinnan uusi valtakunnallinen toimintamalli

Uudessa tieliikenteen häiriönhallinnan toimintamallissa näkyy ja korostuu selkeästi tieliikennekeskuksen rooli tieliikenteen sujuvuudesta ja tiedottamisesta vastaavana viranomaisena. Toimintamallissa on määritelty toimijoiden roolit ja sovitut tiedonvaihtoajankohdat. Keskeisimmät muutokset kohdistuvat **tiedon jakamisen kehittämiseen, tilannekuvan ylläpitämiseen ja tien liikennöitävyyden huomioimiseen.**

Uusi toimintamalli selkeyttää, mitä tietoa tieliikennekeskus tarvitsee oman toimintansa kannalta. Kun tieliikennekeskus saa kaiken oleellisen tiedon, niin häiriötilanteen purkaminen ja tien saaminen jälleen turvallisesti liikennöitävään kuntoon tapahtuu hallitusti, oikea-aikaisesti sekä mahdollisimman nopeasti tienkäyttäjien tarpeet ja turvallisuus huomioon ottaen.

Toimintamallissa keskeisimmät tiedonvaihdon kysymykset ovat:

- MITÄ tietoa?
- MILLOIN tietoa välitetään ja tilannekuvaa päivitetään yhdessä?
- KUKA/KETKÄ ovat tiedonvälityksen toimijat?
- MITEN tietoa välitetään?
- MITEN tiedon pohjalta toimitaan?

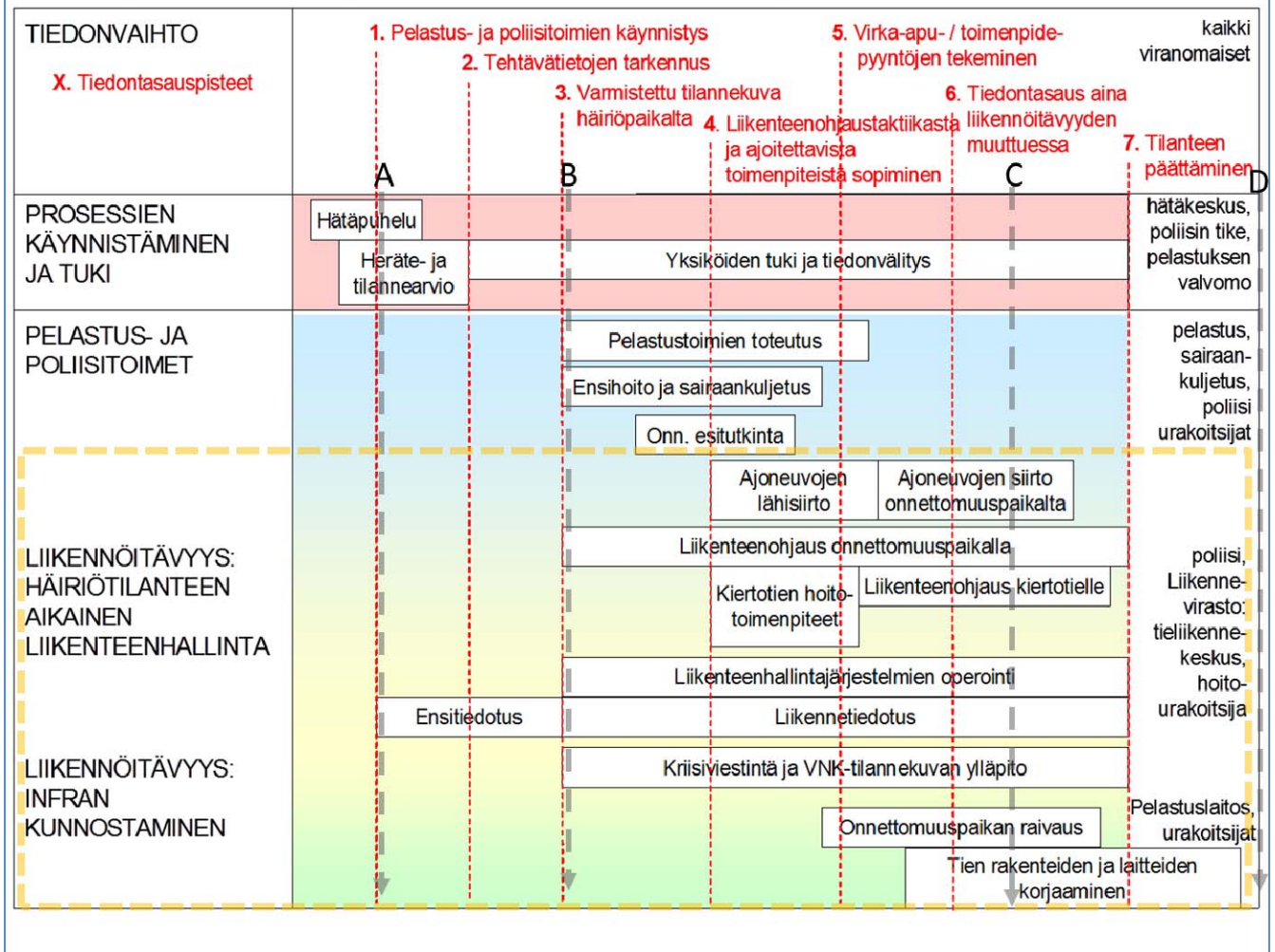
Toimintamallissa keskeisimmät tiedonvaihdon pisteet ovat:

- A. Ensitiedon välittäminen ja varmistaminen
- B. Tilannekuvan saaminen häiriöpaikalta
- C. Tilannekuvan päivittäminen häiriöpaikalta
- D. Tilanne ohi –tieto.

Kuvassa 1 on esitetty tärkeimmät tiedonvaihtopisteet viranomaisten välillä. Kuva on jaettu erilaisiin ryhmiin, punainen teksti merkitsee tiedonvaihtopisteitä viranomaisten välillä häiriön aikana. Kuvan oikealla puolella on kuvattu eri toimijat (esim. poliisi- ja pelastusviranomaiset, tieliikennekeskus), jotka osallistuvat häiriönhallinnan tilanteisiin.

Kuvassa aivan kaikki toimenpiteet eivät ole kronologisessa aikajärjestyksessä, mutta ne kuvaavat toimintojen loogista etenemistä karkealla tasolla. Yleensä onnettomuustilanne saa alkunsa, kun tien käyttäjä soittaa hätäkeskukseen ja ilmoittaa onnettomuudesta. Hätäkeskus tekee tilanne- ja riskianalyysin sekä lähettää tarvittavat yksiköt paikalle (poliisi, palolaitos, sairaankuljetus) ja samanaikaisesti tiedot onnettomuudesta siirtyvät automaattisesti tieliikennekeskuksen tietojärjestelmiin hälytyksenä. Häiriöstä riippuen saatetaan tarvita useita toimia ennen kuin onnettomuuspaikka on raivattu.

## Toimijoiden roolit ja sovitut tiedonvaihtoajankohdat/-pisteet



Kuva 1. Häiriöhallinnan valtakunnallinen toimintamalli.

## 2.3 Tilannekuvan muodostaminen häiriötilanteen aikana

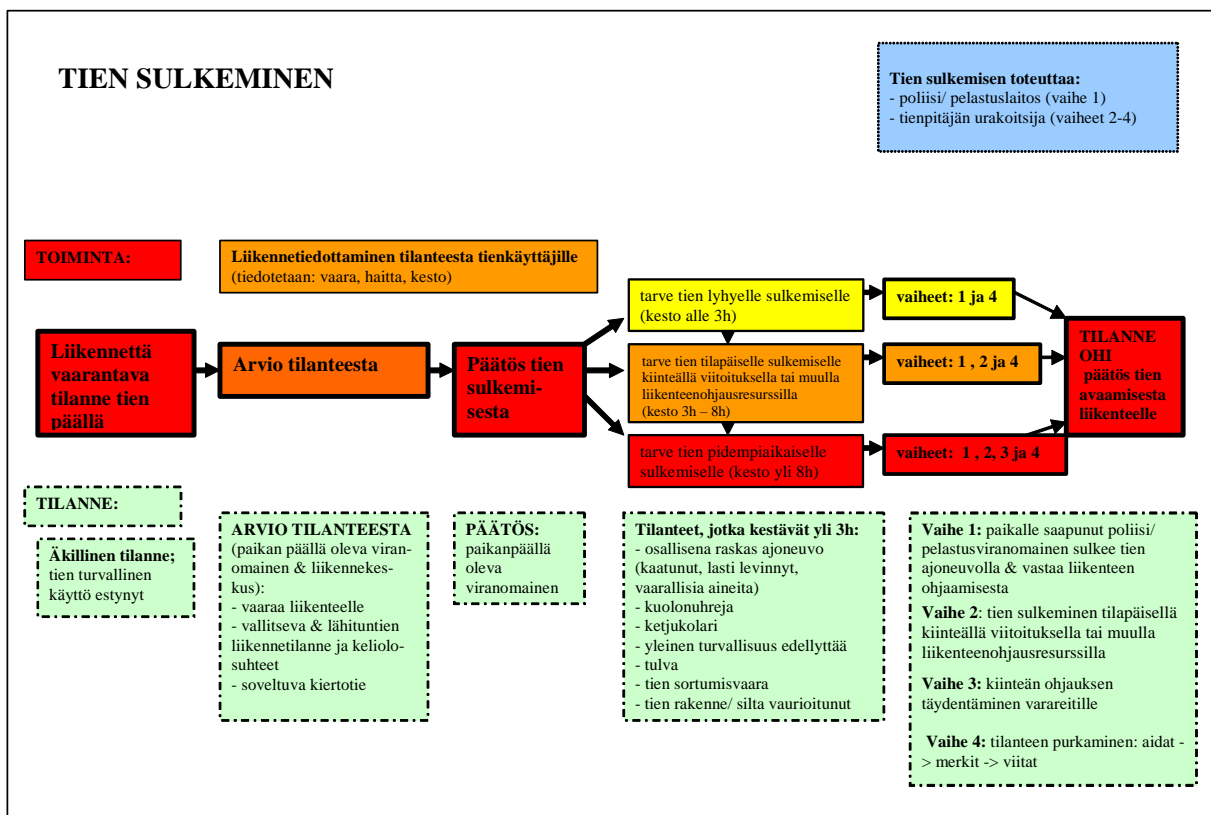
Tilannetiedon tieliikennekeskukselle välittää ensimmäinen paikalle saapuva viranomainen.

- Tarkka onnettomuuspaikka tai muu häiriöpaikka
  - mahdolliset vaaralliset aineet
  - linja-autot (matkustajia?)
  - raskaat ajoneuvot (kuorma levinnyt?)
  - onnettomuudessa mukana olevien ajoneuvojen määrä
- Miten onnettomuuspaikka vaikuttaa liikenteeseen/liikenteenohjaustoimenpiteet
  - yksi kaista pois liikenteeltä: liikenteenohjaus käynnissä
  - ajorata/tie suljettu tai joudutaan sulkemaan liikenteeltä: liikenteenohjaus käynnissä
  - kiertotien valitsemisesta ja kiertotielle ohjaamisesta sovittava tieliikennekeskuksen kanssa (tien sopivuus ja sen kunnossapito toimet)
- Poliisin ja pelastusviranomaisen toimenpiteet
  - ajoneuvojen siirrot
  - ajoituksesta ja sopiminen tieliikennekeskuksen kanssa (ei nosteta rekkaa ruuhka-aikana jos ei ole pakko)
  - nostoon ja siirtoon liittyvät ennakkovaroitus ja suojaus tarpeet ja niiden toteutus
- Liikenneohjausjärjestelmien operointi tieliikennekeskuksesta
  - tunnelijärjestelmät: nopeakäyttöasetukset, puomit, tiedotustaulut
  - muut liikenteenohjausjärjestelmät: nopeakäyttöasetukset, tiedotustaulut
- Toimenpiteet tienhoidon kannalta
  - liukkauden torjunta, harjaus
  - vaurioituneet laitteet ja rakenteet: sähkölaitteet, tie- ja siltarakenteet, liikennemerkkit, sähkö- ja puhelinlinjat
  - ilmoitus aina tieliikennekeskukseen, siellä yhteystiedot urakoitsijoihin
- Arvio tilanteen kestosta
  - alle tunti
  - 1-2 tuntia
  - 2-3 tuntia
  - 3-6 tuntia
  - yli 6 tuntia
- Tietoa häiriöpaikalta **AINA KUN TILANNE MUUTTUU** (liikennöitävyys/liikenteenohjaus) sekä **TILANNE OHI** –tieto

## 2.4 Varareittien käyttö

Varareitin käyttöönottopäätöksen tekee poliisi keskusteltuaan ensin tieliikennekeskuksen kanssa. Varareitin käyttöönoton harkintaan vaikuttavat monet seikat, kuten vuorokaudenaika, sää- ja keliolosuhteet, häiriön arvioitu kesto sekä käytettävissä olevien varareittien soveltuvuus sekä niiden käyttöönottoon kuluva aika. Varareitin käyttöönottopäätökseen johtava prosessi on esitetty kuvassa 2.

Ohjattaessa päätien liikennettä varareitille, tulee reitin olla lisäonnettomuuksien ehkäisemiseksi suunnitelluille ajoneuvoille ja liikennemäärille soveltuva. Alueurakoitsijalta tulee varmistaa varareitin käyttökuunto aina ennen varareitin käyttöönottoa.



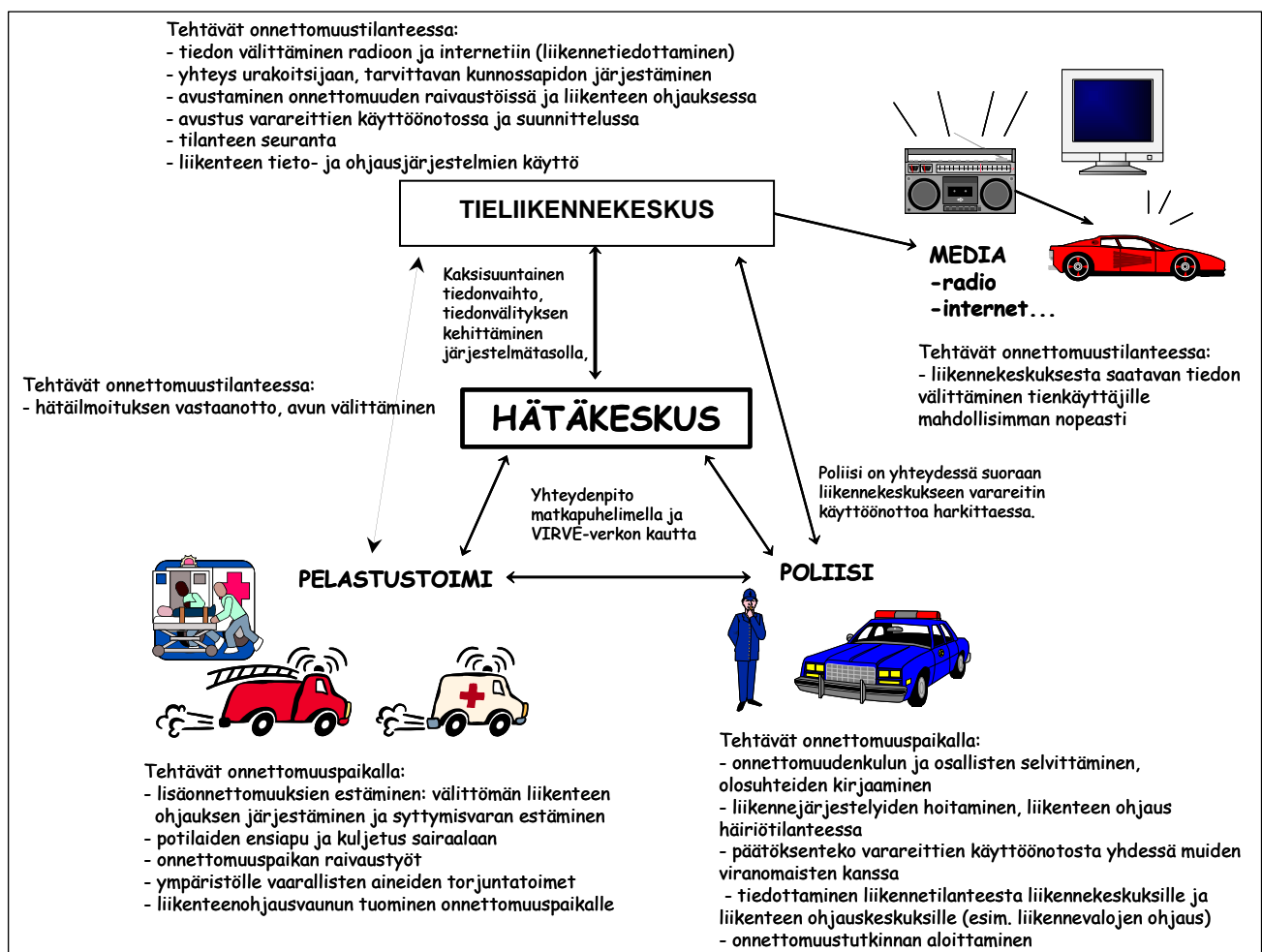
Kuva 2. Varareitin käyttöönottoon ja päätöksentekoon liittyvä prosessi.

## 2.5 Tiedotus ja tiedonkulku

Hätäkeskuksen saatuaan ilmoituksen liikenneonnettomuudesta. Se tekee tilanne- ja riskianalyysin sekä lähettää tarvittavat yksiköt paikalle ja samanaikaisesti tiedot onnettomuudesta välittyvät automaattisesti tieliikennekeskukselle. Tieliikennekeskus laatii onnettomuudesta ensitiedotteen. Paikalle saapuva ensimmäinen viranomainen varmistaa tilannekuvan, jonka perusteella tieliikennekeskus laatii liikennetiedotteen. Pelastustoiminnan johtaja vastaa tilannekuvan ylläpitämisestä ja toiminnan yhteen sovittamisesta.

Palo- ja pelastusviranomaiset sekä poliisi pitävät lisäksi yhteyttä onnettomuuspaikalla matkapuhelimien tai VIRVE -verkon välityksellä, mikä on edellytys yhteistyölle ja tilanteen hoitamiselle. On tärkeää, että kaikki viranomaiset tiedostavat ja hoitavat tiedonkulkuun ja yhteydenpitoon liittyvät vastuunsa häiriötilanteessa. Tieliikennekeskuksen tulee saada tieto aina kun tilanne muuttuu onnettomuuspaikalla.

Tieliikennekeskus vastaa liikennetiedon välittämisestä medialle. Tieto välitetään tienkäyttäjille ensisijaisesti radion, internetin ja teksti-TV:n kautta. Yleisradion liikennetiedotteet voivat olla myös RDS-viestejä. Tiedotteet luetaan välittömästi niiden saavuttua radioon, etenkin vaaraa aiheuttavissa liikennehäiriöissä (esim. vaarallisten aineiden kuljetukset).



Kuva 3. Eri viranomaisten roolit ja tehtävät liikenteen häiriötilanteessa.

## 3. Alueelliset näkökulmat toimintamallin soveltamisessa

### 3.1 Toimijoiden tehtävät ja roolit

Liikenteen häiriötilanteen hoitaminen mahdollisimman sujuvasti ja nopeasti edellyttää selkeää roolijakoa eri viranomaisten ja toimijoiden kesken. Häiriötilanteessa on välttämätöntä toimia tiiviissä yhteistyössä. Kaikkien osapuolten tulee olla selvillä omasta vastuualueestaan ja tehtävistään, jotta lisäongelmilta välttyttäisiin.

#### **Hätäkeskus**

Hätäkeskus ottaa vastaan hätäilmoituksen, tekee tilanne- ja riskianalyysin sekä lähettää tarvittavat yksiköt paikalle (poliisi, palolaitos, sairaankuljetus). Hätäkeskuksella on vastuu avun lähettämisestä onnettomuuspaikalle. Hätäkeskus toimii yhteistyössä tieliikennekeskuksen kanssa. Hätäkeskus ja muut viranomaiset ovat tarvittaessa yhteydessä mediaan, mutta liikennetiedottamisen päävastuu on tieliikennekeskuksella.

#### **Pelastustoimi**

Pelastusviranomaiset vastaavat onnettomuuspaikalla pelastustoiminnasta toimien tilanteen yleisjohtajana pelastustoiminnan ajan. Pelastusviranomaisten tehtäviin kuuluu mm. lisäonnettomuuksien estäminen, joka käsittää välittömän liikenteen ohjauksen järjestämisen, jos poliisi ei ole paikalla, loukkaantuneiden ensiavun, jos sairaankuljetus ei ole paikalla ja osaltaan onnettomuuspaikan raivauksen. Terveysviranomaiset vastaavat sairaankuljetuksesta, jota tuottavat yhteisöt, laitokset, yksityiset yritykset ja pelastuslaitokset.

Muut viranomaiset ovat velvollisia osallistumaan pelastustoimintaan siten kuin niiden tehtävistä kunkin toimialan säädöksissä tai muussa lainsäädännössä säädetään. Pelastustehtävän päätyttyä johtovastuu siirtyy seuraavalle vastuuviranomaiselle, joka on yleensä poliisi.

#### **Poliisi**

Poliisi toimii onnettomuus- ja vaaratilanteissa niin, että pelastustoiminta voidaan toteuttaa tehokkaasti. Poliisi huolehtii vaara-alueiden eristämisestä ja muista järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen kuuluvista tehtävistä onnettomuuspaikalla. Lisäksi turvataan paikka tutkinnallisia toimenpiteitä varten pelastustyön aikana ja sen jälkeen.

Pelastusviranomaiset ovat usein tehneet välittömät liikenteen ohjaustoimenpiteet onnettomuuspaikalla jo ennen poliisin saapumista. Poliisin saavuttua onnettomuuspaikalle, se huolehtii liikenteen ohjauksesta ja liikennejärjestelyistä sekä yhteydenpidosta muihin viranomaisiin. Poliisin tehtäviin kuuluu onnettomuuden kulun ja osallisten selvittäminen sekä olosuhteiden kirjaaminen.

Poliisin johtokeskuksen yleisjohtaja päättää resurssien käytämisestä onnettomuustilanteessa. Poliisin kenttäjohtaja on vastuussa kentällä tapahtuvasta toiminnasta. Yleensä kuitenkin kolaripaikan liikenteenohjauksesta päättää paikalla oleva poliisipartio(t), joista yksi poliisi on samalla tilannejohtaja, yhteistoiminnassa tieliikennekeskuksen kanssa. Johtokeskuksen yleisjohtaja päättää mitä tehdään ja kenttäjohtaja/tilannejohtaja miten tehdään.

Poliisi tekee päätöksen mahdollisen varareitin käyttöönotosta keskusteltuaan pelastusviranomaisten ja tieliikennekeskuksen kanssa. Varareitin valinnassa ja päätöksenteossa hyödynnetään varareittisuunnitelmia ja otetaan huomioon olosuhteet. Poliisin tehtävänä on tiedottaa liikennetilanteesta ja tilanteen kehittymisestä tieliikennekeskukselle sekä sopia mahdollisesti tarvittavasta liikenteenohjauksesta.

### **Tieliikennekeskus**

Liikenneviraston tieliikennekeskus vastaa liikennetilannetiedottamisesta häiriötilanteessa. Tieliikennekeskukset pitävät yllä tieliikenteeseen ja sen sujuvuuteen liittyvää kokonaiskuvaa. Varsinkin häiriötilanteissa tieliikennekeskuksen rooli korostuu tiedon, tiedonhallinnan ja tiedottamisen solmukohtana. Häiriötilanteista tiedotetaan Liikenneviraston internetsivuilla, lisäksi liikennetiedotteet välitetään luettavaksi radioille ja kaupallisille palvelujentuottajille. Tieliikennekeskuksella on tiedottamisvastuu ja velvollisuus valtioneuvoston kanslian suuntaan, kun häiriötilanne täyttää ennalta määrätyt kriteerit.

Tieliikennekeskus avustaa viranomaisia varareitin käyttöönottoon liittyvässä päätöksenteossa ja ilmoittaa tiealueen alueurakoitsijalle, mikäli häiriötilanteessa tarvitaan tien liikennöitävyyden varmistamista, tehostettua kunnossapitoa tai liikenteen ohjausta.

### **Liikenteenhallintakeskus**

Oulun seudulla toimii liikenteenhallintakeskus, jossa on edustettuna Liikenneviraston tieliikennekeskus, Oulun kaupunki ja Liikkuva poliisi. Liikenteenhallintakeskuksesta seurataan liikennetilannetta, tiedotetaan häiriöistä, tehdään häiriönhallintaa ja operoidaan eri järjestelmiä. Oulun kaupunki ja Liikenneviraston tieliikennekeskus ovat tehneet sopimuksen katuosuuksista, joiden häiriötilanteista tiedotetaan.

Oulunliikenne.fi -palvelusta saat ajantasaista tietoa liikenteen sujuvuudesta, pysäköinnistä, joukkoliikenteestä sekä kävelystä ja pyöräilystä Oulun seudulla; [www.ouunliikenne.fi](http://www.ouunliikenne.fi).

### **Alueurakoitsija**

Tien alueurakoitsija vastaa tien kunnossapidosta tienpitäjän edellyttämien kriteerien mukaisesti. Urakoitsijan tehtäviin kuuluu tarvittaessa virka-avun antaminen pelastus- ja poliisiviranomaisille. Tärkeimpinä tehtävinä ovat avustaminen onnettomuuspaikan raivaustyössä ja tilapäisen liikenteen ohjauksen toteuttaminen. Alueurakoitsijoilla on urakkasopimuksensa mukaisesti velvollisuus pyydettyä osallistua liikenteen ohjaukseen. Alueurakoitsijoilla on käytössään liikenteen varoittamiseen, kiertoteiden merkitsemiseen jne. materiaalia. Jos häiriötilanteen aikana joudutaan myös tienpidollisiin toimiin, niin tällöin mahdollisesti urakoitsijalla ei riitä enää henkilöstöä liikenteen ohjaajiksi.

Kaikista häiriönhallintaan osallistuvista toimijoista erityisesti alueurakoitsijalla on viimeisin ja ajankohtaisin tieto varareittien liikennöitävyydestä, etenkin huonojen talvikeliolosuhteiden aikaan. Alueurakoitsijan tulee tarvittaessa ennalta ajaa varareitti kriittisiltä osiltaan läpi ja varmistaa, että varareitille voidaan ohjata päätien liikennettä.

**Viranomaisten yhteydenotto alueurakoitsijaan tapahtuu tieliikennekeskuksen kautta.** Varsinkin raskaankaluston onnettomuuksissa pitää alueurakoitsijaa välittömästi tiedottaa, jotta urakoitsija voi käydä tutkimassa tien kunnon ja mahdolliset yliauraukset sekä onnettomuudesta tielle aiheutuneet vauriot.

Ei talvikunnossapidettävien pysäköimis- ja levähdysalueiden ajoittaisesta käytöstä voidaan sopia ELY-keskuksen aluevastaavien kanssa. Tällaisia alueita on etenkin Kainuun ja Koillismaan alueilla. Alueurakoissa

on sovittu, että alueet voidaan aukaista tarpeen mukaan. Poliisi voi tehdä auraspyynnön ELY-keskukselle, jos tarvitsee aluetta esimerkiksi liikenteenvalvontaan.

### **Rajavartiolaitos**

Rajavartiolaitoksen päätehtävät ovat rajavalvonta maarajoilla ja merialueella, henkilöliikenteen rajatarkastukset maarajan ylityspaikoilla, satamissa ja lentoasemilla sekä pelastustoiminta erityisesti merialueella. Rajavartiolaitos suorittaa valvonta-alueellaan etsintöjä ja sairaankuljetuksia. Rajavartiolaitos hoitaa myös poliisitehtäviä. Rajavartiolaitos avustaa tarvittaessa poliisia ja pelastuslaitosta liikennehäiriötilanteissa. Poliisilla on rajatut resurssit, joten yhteistyö Rajavartiolaitoksen kanssa on tarpeen etenkin Kainuussa ja Koillismaalla.

### **Puolustusvoimat**

Puolustusvoimien resursseja voidaan käyttää isommissa onnettomuustilanteissa esimerkiksi liikenteenohjaukseen tai jonkun alueen sulkemiseen. Virka-apupyynnöt tehdään Pohjois-Suomen sotilasläänin operatiiviseen keskukseseen. Lähtökohtaisesti puolustusvoimat tarjoavat virka-apua, niin kauan kuin pelastustoimintaa johtava viranomainen on paikalla. Tämän jälkeen virka-apu muuttuu korvaukselliseksi työvoima-avuksi tai vastikkeelliseksi kalustovuokraksi. Vaarallisiin tehtäviin ei lähtökohtaisesti varusmiehiä käytetä, resurssit koostuvat käytännössä reserviläisistä.

### **Vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa)**

Vapaaehtoisella pelastuspalvelulla on käytössä henkilöstöä, jota voidaan käyttää erilaisissa pitkäkestoisissa onnettomuustilanteissa, kuten esimerkiksi suuret liikenneonnettomuudet, suuret tulipalot, metsäpalot ja niin edelleen, ja niihin liittyvät tehtävät kuten ennakkovaroitus, opastamis- ja sulkutehtävät sekä liikenteenohjaus.

**Hälytykset tehdään aina viranomaisten pyynnöstä** vapaaehtoisen pelastuspalvelun valmiuspäivystäjien kautta, jotka suorittavat Vapepan johtajien ja hälytysryhmien hälyttämisen viranomaisten tueksi. Tieliikennekeskus on viranomainen ja voi poliisin pyynnöstä välittää vapaaehtoiselle pelastuspalvelulle tarkoitetun hälytyksen.

Vapepa muodostuu mm. Autoliiton Tiepalvelun ja muiden vapaaehtoisjärjestöjen kuten vapaaehtoisen palokunnan ja SPR:n henkilöistä. Nämä henkilöt kuuluvat vapaaehtoisen pelastuspalvelun osaavien auttajien verkostoon ja jotka tekevät tätä työtä omana vapaa-aikanaan. Päivisin valtaosa näistä ihmisistä on töissä, joten he ovat käytettävissä parhaiten iltaisin tai viikonloppuisin.

**Poliisin ja vapaaehtoisen pelastuspalvelujen yhteistoiminnasta on laadittu ohje**, jossa on määritetty mm. tehtävät joissa vapaaehtoista pelastuspalvelua voidaan käyttää. Vapaaehtoisia on käytettävissä ainoastaan sellaisissa tehtävissä, joissa he eivät voi tehtävää suorittaessaan joutua ennakoitavissa olevalle vaaralle alttiiksi. Vapaaehtoistoimintaa hoidetaan vain ja ainoastaan viranomaisen luvalla ja ohjeistamalla tavalla. Yhteistoimintaohjeessa on mainittu vapaaehtoishenkilön oikeussuojasta, palkkioista ja korvauksista.

Liikennehäiriötilanteiden hallintaan liittyvissä tehtävissä vapaaehtoisen pelastuspalvelun käyttö tulee ajankohtaiseksi siinä vaiheessa, kun viranomaiset täytyy saada vapautettua kiireellisiin tehtäviin ja urakoitsijan resurssit on jo käytetty tai niitä ei ole käytettävissä. Käytännössä ajankohta vapaaehtoisen pelastuspalvelun käytölle olisi toimintamallikuvassa esitetty vaihe 5, jolloin tilanne häiriöpaikalla on "vakiintunut" eli pelastustoimet, ensihoito ja akuuttitilanne on ohitse. Häiriötilanne kuitenkin vielä jatkuu ja mahdolliset kiertotiejärjestelyt on tehty.



Toimeksiannon antanut poliisilaitos maksaa kustannukset. Esimerkiksi tieliikenneonnettomuuspaikan liikenteenohjaustehtävästä maksettava palkkio kokoontumiseen johtaneesta hälytyksestä on 340 €/tehtävä riippumatta avustustehtävään käytetystä ajasta tai avustustehtävää suorittavien määrästä. Tämän lisäksi maksetaan avustustehtävään käytettyjen moottorikulkuneuvojen välittömät kulut.

### **Vapaaehtoisjärjestöt**

Vapaaehtoisjärjestöjä ovat mm. Autoliiton Tiepalvelu, vapaaehtoinen palokunta ja SPR, jotka halutessaan ja erikseen sovitulla tavalla voivat toimia liikenteenhäiriötilanteissa liikennehäiriöpaikan ennakkovaroitustehtävissä ja liikenteenohjaustehtävissä. Vapaaehtoisjärjestöä voidaan käyttää ainoastaan sellaisissa tehtävissä, joissa he eivät voi tehtävää suorittaessaan joutua ennakoitavissa olevalle vaaralle alttiiksi. Vapaaehtoisia tahoja käytettäessä on liikennehäiriötilanteen oltava pitkäkestoinen, koska vaste-aika vapaaehtoisilla on noin 1-3 tunnin luokkaa tai jopa enemmän, riippuen vuorokauden ajasta ja etäisyyksistä.

Jos käytetään vapaaehtoisresurssia alueurakoitsijan, hinausliikkeen tai muun vastaavan tukena, niin tällöin järjestön pitää olla ottanut vastuuvakuutus tälle vapaaehtoishenkilöstölle.

### **Kaupalliset palvelut**

Kaupallisia palveluja on myös tarjolla onnettomuus-/vahinkopaikan suojaamiseen ja liikenteen ohjaamiseen. Tällaisia palveluja tarjoavat esimerkiksi hinausautoliikkeet. Heidän palveluihin kuuluvat mm. onnettomuuspaikkojen raivaukset, liikenteenohjauspalvelut, nostopalvelut ja korjaamolle siirtäminen. Kustannuksista vastaa se joka tilaa palvelun. Usein palvelua käytetään, kun korvauksen saaminen vakuutusyhtiön kautta on mahdollista. Kaupallisten palvelujen käyttö tulee myös kysymykseen, kun poliisilta tai alueurakoitsijalta ei ole resursseja saatavissa.

## **3.2 Varareittisuunnitelmat**

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on laadittu varareittisuunnitelmat kaikille valtatiejaksoille sekä oma suunnitelma Oulun seudulle.

- vt 4 välillä Jyväskylä–Oulu vuonna 2006
- vt 4 välillä Oulu–Rovaniemi vuonna 2006
- vt 5 välillä Iisalmi–Sodankylä vuonna 2008
- vt 6 välillä Nurmes–Kajaani vuonna 2008
- vt 8 välillä Vaasa–Liminka vuonna 2007
- vt 20 välillä Oulu–Kuusamo vuonna 2009
- vt 22 välillä Oulu–Kajaani vuonna 2009
- vt 27 välillä Kalajoki–Iisalmi vuonna 2008
- vt 28 välillä Kokkola–Kajaani vuonna 2008
- Oulun seudun varareittisuunnitelman päivitys vuonna 2009, joka sisälsi seuraavat yhteysvälit
  - vt 4 välillä Liminka–Haukipudas
  - vt 20 välillä Oulu–Kiiminki
  - vt 22 välillä Oulu–Muhos
  - mt 815 välillä Maikkula–lentoasema.

Suunnitelmat on laadittu A4-kokoisiksi raporteiksi ja ne on toimitettu eri tahoille tulostettuina tai CD:lle tallennettuna. Varareittisuunnitelmat on ladattavissa osoitteesta: <http://www.oulunliikenne.fi/julkaisut>

Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa on pilotoitu ja koekäytössä sähköinen varareittijärjestelmä (E-varareitti). Varareittien tiedot on tallennettu tierekisteriin, jossa ne päivittyvät automaattisesti ja ovat linkitetty HÄTI-järjestelmään. Tavoitteena on saada E-varareitti kokonaisuudessaan käyttöön vaiheittain vuoteen 2016 mennessä.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tavoitteena on käynnistää varareittisuunnitelmien laatiminen kantatiejaksoille siten, että ne valmistuvat vuoden 2014 loppuun mennessä. Sähköisen varareittijärjestelmän käyttöönoton yhteydessä alueelle aiemmin laaditut varareittisuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan.

### 3.3 Aikaisemmat toimintatavat ja niiden kehittämistarpeet

Uusi toimintamalli ei olennaisesti poikkea nykyisestä toimintatavasta. Uusi toimintamalli selkiyttää tieliikennekeskuksen roolia **tieliikenteeseen liittyvän tiedon solmukohtana ja kokonaiskuvan hallitsijana**. Tieliikennekeskus ylläpitää häiriötilanteen tilannekuvaa tien liikennöitävyyden näkökulmasta.

Tiedonvaihtoa häiriöpaikan ja tieliikennekeskuksen välillä tulee edelleen kehittää. Liikenneviraston "muistilista" kertoo asioiden ilmoitustarpeen ja ajankohdat tieliikennekeskuksen näkökulmasta. Tieliikennekeskuksen saadessa oleellisen tiedon oikea-aikaisesti, esimerkiksi häiriötilanteen purku tapahtuu yleensä nopeammin, koska raivaamiseen ja ylläpitoon liittyvät toimenpidetilaukset ja -ilmoitukset saadaan lähtemään käytännössä hieman ennakoidusti.

Tieliikennekeskuksen kanssa on tarvetta lisätä neuvotteluja sellaisten häiriötilanteiden purkamisesta, mitkä ajoittuvat sen jälkeen, kun pelastustoimet, ensihoito ja akuuttitilanteeseen liittyvät toimenpiteet on jo suoritettu. Usein tie on saatu alustavasti liikennöitävään kuntoon, mutta kaikkia liikenteeseen häiriötä aiheuttavia toimenpiteitä ei ole vielä tehty, esimerkiksi rekan nostaminen. Tällaisten toimenpiteiden ajankohdasta tulee etukäteen sopia tieliikennekeskuksen kanssa. Häiriötilanteen purkamiseen liittyvät toimenpiteet tulee ajoittaa siten, että ne tapahtuvat mahdollisimman turvallisesti niin tilanteen purkamiseen liittyvien henkilöiden kuin tienkäyttäjien kannalta.

Toimintamallin jalkauttamisen ja alueellisen häiriönhallintasuunnitelman laatimiseksi toteutettiin neljä alueellista työpajaa sekä kaksi ohjausryhmän kokousta:

- Oulun seutu ti 18.09.2012
- Jokilaakso pe 21.09.2012
- Koillismaa ti 25.09.2012
- Kainuu ti 2.10.2012
- Ohjausryhmä to 6.9.2012 ja to 1.11.2012.

Työpajojen tavoitteena oli:

- Esitellä toimijoille laadittua valtakunnallista toimintamallia
- Tarkentaa toimintamallia alueellisilla toimintaympäristön ja operatiivisen toiminnan erityispiirteillä
- Sitouttaa toimijat toimintamallin käyttöön ja sopia toiminnan vaatimasta tuesta (suunnitelmien ylläpito, harjoittelu ym.)
- Keskustella häiriönhallinnan ongelmista alueella
- Tutustua organisaatio- ja henkilötasolla sekä vaihtaa yhteystietoja
- Etsiä toimia käytännön tilanteissa siten, että
  - häiriötilanteiden havaitseminen ja purkaminen nopeutuvat
  - pelisäännöt selkiytyvät
  - tiedonvaihto ja -kulku tehostuvat
  - haitat liikenteelle vähenevät.

Taulukko 1: Tilaisuuksiin kutsutut tahot (\*poissa tilaisuudesta)

OHJAUSRYHMÄ	ALUEELLISET TYÖPAJAT (ohjausryhmän lisäksi)
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus	Jokilaaksojen poliisilaitos
Tieliikennekeskus	Kainuun pelastuslaitos
Oulun hätäkeskus	Liikkuva poliisi: Oulu, Haapajärvi, Kuusamo ja Kajaani
Oulun, Kainuun ja Koillismaan poliisilaitokset	Kuusamon* ja Raahen kaupungit*
Oulu-Koillismaan ja Jokilaaksojen pelastuslaitokset	Puolustusvoimat Pohjois-Suomen esikunta-alue
Oulun, Kajaanin ja Ylivieskan kaupungit	Kainuun rajavartiosto
Liikennevirasto tieliikennekeskus	Alueurakoitsijat: Destia, YIT, NCC ja Koillistie Määttä*
	Autoliitto / Vapaaehtoinen pelastuspalvelu

Tilaisuuksissa esille nousivat mm. seuraavat asiat:

- Minkälaisista onnettomuuksista tulee ilmoittaa tieliikennekeskukseen
- Onnettomuuden tarkka paikantaminen, korostuu etenkin liittymien läheisyydessä
- Onnettomuusolosuhteiden dokumentointi
- Yhteydenpito pelastusviranomaisten ja alueurakoitsijan välillä
- Häiriötilanteissa alueurakoitsijan käyttö viranomaisapuna
- Häiriötilanteen hoitaminen ja ajoittaminen silloin, kun sitä ei ole voitu tehdä akuutin tilanteen yhteydessä (esimerkiksi rekan nostaminen seuraavana päivänä)
- Varareittien käyttö ja kiertotien opastaminen
- Liikenteenohjauksen järjestäminen, kun häiriötilanne pitkittyy
- Häiriötilanteista oikeanlaisen tilannekuvan saaminen tieliikennekeskukselle
- Liikennetiedotteiden välittyminen alueurakoitsijoille
- Liikenteenohjausvaunujen käytön vähäisyys.

Tämän suunnitelman liitteessä 3 on yhteenvetomuistio työpajoissa esille tulleista asioista ja käydyistä keskusteluista.

### 3.4 Toimintaympäristön erityispiirteet alueella

Paikallisia erityispiirteitä.

#### Oulun seutu

- Oulun kaupungin alueen sillat ovat ongelmakohtia liikennehäiriötilanteiden ja niiden hallinnan kannalta. Lisäksi Merikosken silloilla ja rautasillalla on rajoituksia raskaan liikenteen osalta.
- Moottoritien häiriöherkkyys, kaupungin sisäinen liikenne käyttää moottoritietä. Moottoritiellä tapahtuvat onnettomuudet näkyvät heti liikennehäiriönä kaupungin katuverkolla.
- Valtatien 20 häiriöherkkyys, johtaa pitkiin kiertotiejärjestelyihin.
- Erikoiskuljetusreitit kulkevat katuverkon kautta.
- Liikenteenohjausvaunu on käytettävissä Oulun seudulla, jonka käyttö on ollut toistaiseksi vähäistä.
- Oulussa on sovittu kaduista, joiden häiriöhallinnan tiedottamisesta vastaa Oulun seudun liikenteenohjauksen keskus

## Jokilaakso

- Pelastuslaitoksen ja poliisin käytössä on oma alueellinen Turvakanava. Alueellisen kanavan sijasta tulisi käyttää valtakunnallisia järjestelmiä.
- Poliisi ja pelastuslaitos ovat tehneet Jokilaaksossa sopimuksia yhteistyöstä ja maksuperusteista.
- Alueurakoitsija ja pelastuslaitos ovat sopineet, että pelastusviranomaiset voivat lainata tukikohdassa olevia liikenteenohjausvälineitä.
- Raaheen on siirtymässä "vanha" Oulun liikenteenohjausvaunu, kun Oulun alueurakkaan saadaan hankittua uusi.
- Vaarallisten aineiden kuljetukset ovat yleisiä valtateillä 4, 8 ja 27 (Kokkolasta Talvivaaraan).
- Kalajoen hiekkasärkkien alue on suosittu ja lisää matkailuliikennettä alueella.
- Pyhäjoelle rakennettava ydinvoimala tulee lisäämään erikoiskuljetuksia.

## Koillismaa

- Rajavartiolaitosta käytetään apuna valtatie 5 itäpuolella tapahtuvissa onnettomuustilanteissa.
- Raja-asemat, rajaliikenne tulee kasvamaan tulevana vuosina mahdollisen viisumivapauden myötä.
- Venäläisten matkailijoiden määrä on kasvussa.
- Kielikysymys myös ongelmana, kuljettajat eivät osaa venäjän lisäksi muuta kieltä.
- Valtatiellä 5 on ulkomaalaista rekkaliikennettä paljon.
- Puutavaratullin myötä puutavarakuljetukset ovat loppuneet lähes kokonaan, joskin jatkossa mahdollisesti lisääntyvät.
- Rukan alueella paljon matkailuliikennettä.

## Kainuu

- Rajavartiolaitos avustaa tarvittaessa poliisia ja pelastuslaitosta liikennehäiriötilanteissa.
- Rajan ja rajan ylityspaikkojen läheisyys tuo oman erityispiirteensä liikenteeseen.
- Venäjältä suuntautuu liikennettä kantatien 89 (Vartiuksentie) kautta pääsääntöisesti Kajaaniin, Sotkamoon tai Kuhmoon. Vartiuksentiellä onnettomuusriski on suuri, joskin onnettomuuksia on onneksi sattunut vähän viime vuosina.
- Talvella nopeusrajoitukset (100 km/h) on pidetty korkealla (vähemmän talvinopeusrajoitettuja teitä), koska liikennemäärät ovat vähäisiä ja etäisyydet pitkiä.
- Erikoiskuljetusten määrät ovat suuria valtateillä 5 ja 27.
- Erikoiskuljetukset kulkevat Kajaanin katuverkon kautta.
- Talvivaaran kaivoksen aiheuttama liikenne näkyy maantiellä 870.
- Liikenteenohjausvaunu on käytettävissä ja se sijaitsee tällä hetkellä Sotkamossa, jatkossa siirtymässä Kajaaniin. Vaunun käyttö on ollut vähäistä, kylläkin viime aikoina ollut mukana harjoituksissa.
- Teillä liikkuu paljon peuroja, poroja ja hirviä.
- Osa pysäköimis- ja levähdysalueista ei ole talvella käytössä.

## 4. Jatkotoimenpiteet

Tämä suunnitelma ja suunnitelmaan liittyvä esittelyaineisto toimivat ohjeena valtakunnallisen tieliikenteen häiriönhallinnan toimintamallin jalkauttamisessa organisaatioiden sisällä ja jatkotoimenpiteiden eteenpäin viemisessä toimijoiden välisenä yhteistyönä.

**Jokainen organisaatio itse vastaa toimintamallin jalkauttamisesta sisäisesti.**

Lisäksi hankkeen ohjausryhmä on sopinut seuraavanlaisista toimintatavoista ja jatkotoimenpiteistä:

### 1. Häiriötilanteen tilannekuva

Tieliikennekeskukselle tulee aina ilmoittaa tieto **kaikista tieliikenneonnettomuuksista**, jotka aiheuttavat tai saattavat aiheuttaa häiriötä liikenteelle. Ilmoitus tulee tehdä aina, jos onnettomuuden osapuolena on raskasajoneuvo. Ilmoitus tehdään soittamalla tieliikennekeskukseen, jonka päivystäjä kyselee tarvittavat tiedot oikeanlaisen tilannekuvan saamiseksi. Päivystäjä tekee tarvittavat liikennetiedotteet tiedotusvälineille sekä tiedottamiset tai toimenpidepyynnöt alueurakoitsijalle. Myös tilannekuvan muuttumisesta ilmoitetaan aina tieliikennekeskukselle ja etenkin silloin kun tilanne on päättynyt.

**Onnettomuuspaikan olosuhteet on aina kirjattava** mahdollisten jälkikäteisen tulevien korvausvaatimusten vuoksi. Erityisesti raskaan liikenteen onnettomuuksissa korvausvaatimukset saattavat olla suuria. Onnettomuustilanteissa tiestön olosuhteiden dokumentointiin ELY-keskus antaa **koulutusta poliisille ja pelastusviranomaisille** aluekohtaisesti. Koulutusta järjestetään tarpeen ja resurssien mukaan. Kouluttajina toimivat ELY-keskuksen aluevastaavat.

### 2. Liikenteen ohjaus häiriötilanteissa

Saavuttuaan onnettomuuspaikalle poliisi ottaa liikenteenohjauksen haltuun ja turvaa pelastuspaikan työturvallisuuden. Pelastusviranomaiset tekevät välittömät liikenteenohjaustoimenpiteet onnettomuuspaikalla ennen poliisin saapumista. Poliisi tekee päätöksen mahdollisen varareitin käyttöönotosta keskusteltuaan tieliikennekeskuksen päivystäjän kanssa.

Jos onnettomuudesta aiheutuva häiriö on pitkäkestoinen tai laajalle ulottuva, tekee poliisin johtokeskus päätöksen liikenteenohjaukseen liittyvästä avun käytöstä yhdessä muiden viranomaisten kanssa. Viranomaisapua liikenteen ohjaukseen voidaan pyytää tienpitäjän alueurakoitsijalta tai vapaaehtoiselta pelastuspalvelulta (Vapepa). Myös muita kyseistä palvelua tuottavia tahoja tai yrityksiä voidaan käyttää. Tällaisia ovat mm. vapaaehtoinen palokunta (VPK), Autoliiton Tiepalvelu tai jokin kaupallista palvelua tuottava yritys. Ensisijainen pyyntö tulee kohdistua tienpitäjän alueurakoitsijaan. Urakkasopimusten mukaisesti alueurakoitsijalla on velvollisuus pyydettyäessä osallistua liikenteen ohjaukseen, mutta useissa tilanteissa urakoitsijalla ei ole riittävän nopeasti osoittaa henkilöitä kyseiseen tehtävään. Poliisi tekee pyynnön tieliikennekeskukselle ja tieliikennekeskus ilmoittaa, onko alueurakoitsijan käyttö mahdollista. Tämän jälkeen käytetään tarvittaessa muita liikenteen ohjaukseen palvelua tarjoavia tahoja. Viranomaisten tulee etukäteen tarkemmin sopia, mitä tahoja milloinkin käytetään, millä tavalla pyyntö välitetään ja kenelle lasku pyynnöstä osoitetaan. Palvelun käytössä voi olla alueellisia eroja.

**Liikenteenohjausvaunujen** käyttöä tehostetaan. Vaunun käytöstä päättää poliisi yhdessä muiden viranomaisten kanssa. Vaunun kuljettamisesta häiriöpaikalle on sovittava alueellisesti. Liikenteenohjausvaunut ovat raportinkirjoitushetkellä pelastusviranomaisten tiloissa Oulussa, Kajaanissa ja Raahessa. Niiden kun-

nosta ja ylläpidosta vastaavat pelastusviranomaiset. Liikenteenohjausvaunut ovat käytettävissä myös katuverkon häiriötilanteissa, käytön tarkemmista periaatteista on sovittava tienpitäjien kanssa. Liikenteenohjausvaunun käyttö parantaa pelastusviranomaisen työturvallisuutta ja tiellä liikkujien turvallisuutta ja vapauttaa resursseja muihin tehtäviin.

Oulun poliisilaitos, Liikkuva poliisi, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Liikenneviraston tieliikennekeskus ja Oulun kaupunki sopivat käytäntöjen pilotoinnista vuoden 2013 aikana. Pilotoinnissa **kokeillaan liikenteen ohjauksen suorittamista eri toimijoiden toteuttamana ja edistetään liikenteenohjausvaunun käyttöä.**

### 3. Häiriötilanteen purkaminen

Häiriötilanne tulee purkaa mahdollisimman nopeasti. Lähtökohtana on, että liikenteelle aiheuttava häiriötilanne kokonaisuudessa hoidetaan yhdellä kerralla pois.

Jos kaikkia häiriötä aiheuttavia toimenpiteitä ei ole voitu tehdä akuutin tilanteen yhteydessä, tulee myöhemmin tehtävästä toiminnasta sopia tieliikennekeskuksen kanssa, esimerkiksi rekan nostaminen seuraavana päivänä. Toimenpiteet tulee **ajoittaa sellaiseen aikaan, että ne aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa liikenteelle ja ne voidaan hoitaa turvallisesti.**

### 4. Liikenteen häiriöhallinnan harjoittelu

Liikenteen häiriöhallinnan harjoittelu liitetään mukaan yhtenä osa-alueena **pelastustoimen harjoituksiin**, joissa testataan nykyisten toimintatapojen toimivuutta. Myös liikenneohjausvaunun käyttöä kokeillaan ja edistetään toiminnan harjoittelussa.

### 5. Yhteydenpito ja seuranta

Tämän työn aikana on todettu, että tieliikenteen häiriöhallintaan liittyvissä asioissa on tärkeää **kokoontua vähintään kerran vuodessa.** Vuosittain tulee arvioida hyvät ja huonot kokemukset, jakaa tietoa mahdollisista toimintaan liittyvistä muutoksista, liittää häiriöhallinta luontevaksi osaksi tulevan vuoden koulutuksia ja harjoituksia, tarkistaa toimijoiden yhteystiedot sekä kehittää edelleen operatiivista toimintaa. Tienpitäjät toimivat tilaisuuksien koollekutsujana.

Oulun alueella tehdään **jälkiarviointeja** häiriötilanteista, joista on aiheutunut merkittävää haittaa liikenteelle. Näistä todellisista häiriötapauksista tehdään tilanneanalyyskejä, joissa arvioidaan mm. mitä on tehty, mitä olisi pitänyt tehdä ja miten tieto oli kulkenut. Jälkiarviointit käsitellään liikenteenhallinnan työryhmässä ja tarvittaessa viedään liikenteenhallinnan johtoryhmään käsiteltäväksi sekä edelleen osallisille. Tavoitteena on kehittää ja parantaa nykyistä toimintaa entistäkin paremmaksi.

### 6. Katuverkon häiriöhallinta

Kaupungeilla on mahdollisuus **sopia häiriötilanteiden tiedottamisesta** tieliikennekeskuksen kanssa tärkeimpien sisään-tulo- ja pääväylien tai muiden kriittiseksi katsottavien katujen osalta.

### 7. Suunnitelmien hallinta

Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueen valtateille on laadittu varareittisuunnitelmat. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tavoitteena on käynnistää **varareittisuunnitelmien laatiminen kantatiejaksoille** siten, että ne valmistuvat vuoden 2014 loppuun mennessä. Aiemmin laaditut varareittisuunnitelmat päivitetään

tarvittavilta osin viimeistään valtakunnallisen sähköisen varareittijärjestelmän käyttöönoton yhteydessä lähivuosina.

## 8. Myrsky- ja tulvatilanteet

Rajuilmojen seurauksena liikenneväylille kaatuneen puuston nopea raivaaminen on tärkeää niin pelastustoiminnan kuin liikenneväylien käytön kannalta. Pelastustoimi tekee raivausta silloin, kun kyse on pelastustoiminnan edellyttämästä kiireellisestä raivaustarpeesta. Muissa tilanteissa pääsääntöisesti myrskytuhot korjataan tienpitäjän alueurakoitsijan voimin. Poikkeustapauksissa, kuten suurissa myrskytuhoissa, perustetaan johtokeskus, joka organisoii raivauspalvelusta oikeisiin paikkoihin. Tulvatilanteissa tien käytettävyyden arvioi tienpitäjän alueurakoitsija, joka tarvittaessa sulkee tien.

Nykyisen toiminnan selkeyttämiseksi **laaditaan toiminnankuvaus** myrsky- ja tulvatilanteiden vastuista ja toimintatavoista.

Taulukko 2: Jatkotoimenpiteet

Kohde/toiminto	Toimenpide
<b>Häiriötilanteen tilannekuva</b>	Aina ilmoitus tieliikennekeskukselle kaikista liikenneonnettomuuksista, jotka aiheuttavat häiriötä liikenteelle, ilmoitus myös tilannekuvan muutoksista Aina kirjattava onnettomuuspaikan olosuhteet on (ELY-keskukselta koulutusta poliisille ja pelastusviranomaisille)
<b>Liikenteen ohjaus häiriötilanteissa</b>	Kokeillaan liikenteenohjauksen suorittamista eri toimijoiden toteuttamana ja edistetään liikenteenohjausvaunun käyttöä (pilotti)
<b>Häiriötilanteen purkaminen</b>	Akuutin tilanteen yhteydessä samalla kertaa Myöhemmin tehtäessä toimenpiteet ajoitettava siten, että aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa liikenteelle (sovitava tieliikennekeskuksen kanssa)
<b>Liikenteen häiriöhallinnan harjoittelu</b>	Tieliikenteen häiriöhallinta mukaan yhtenä osa-alueena pelastustoimen harjoituksiin Liikenteenohjausvaunun käyttö mukaan toiminnan harjoitteluun
<b>Yhteydenpito ja seuranta</b>	Kokoontuminen vähintään kerran vuodessa - Arvioidaan hyvät ja huonot kokemukset - Jaetaan tietoa mahdollisista toimintaan liittyvistä muutoksista - Liitetään liikenteen häiriöhallinta tulevan vuoden koulutuksiin ja harjoituksiin - Tarkistetaan yhteystiedot - Kehitetään operatiivista toimintaa - Tehdään häiriötapauksista häiriötilanteiden jälkiarvioita
<b>Katuverkon häiriöhallinta</b>	Sovitaan häiriötilanteiden tiedottamisesta
<b>Suunnitelmien hallinta</b>	Laaditaan varareittisuunnitelmat kantatiejaksoille ja otetaan käyttöön sähköinen varareittijärjestelmä
<b>Myrsky- ja tulvatilanteet</b>	Laaditaan toiminnankuvaus toiminnan selkeyttämiseksi

## Yhteystiedot

### Yleinen hätänumero 112

Tienkäyttäjän linja 0200 2100 (Tieliikennekeskus)

Urakoitsijan linja (Tieliikennekeskus)

Viranomaislinja (Tieliikennekeskus)

Pohjois-Pohjanmaa ELY-keskus, 0295 038 000 (vaihe)

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, aluevastaavat, 020 690 300

Jorma Lusikka	Oulu
Leo Oja	Ii
Asko Pöyhönen	Kajaani, Kuhmo
Tero Vilen	Suomussalmi, Puolanka
Pekka Toiviainen	Raahe-Ylivieska
Esa Tauriainen	Pudasjärvi-Taivalkoski, Kuusamo
Eero Svala	Siikalatva, Pyhäjärvi

### Muita yhteystietoja:

Liikennevirasto, tieliikennekeskuspäällikkö Tuomas Komulainen 020 637 3639

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenteenhallinta, Jani Huttula 0295 038 246

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenteenhallinta, Päivi Hautaniemi 0295 038 239

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, kunnossapitovastaava, Jarkko Pirinen 0295 038 274

Destia Oy, Asiantuntijapalvelut, Mika Räsänen 040 84 77 857

Destia Oy, Asiantuntijapalvelut, Eerik Jarkko 050 409 3940

Autoliitto ry, Koulutuspäällikkö Teijo Poutanen 0400 503 505

Autoliitto ry, Kainuun tiepalveluasiamies Juha Kemppainen 0400 318 816

Autoliitto ry, Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan tiepalveluasiamies Jari Matikainen 0400 670 811

Suomen Punainen Risti, Oulun piirin valmiuspäällikkö Markku Grip 0400 137 037

## Lisätietoa liikenteenhallintaan liittyen

Liikenteenhallinta 2017 -toimintalinjat:

[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lto\\_2012-01\\_liikenteenhallinta\\_2017\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lto_2012-01_liikenteenhallinta_2017_web.pdf)

Oulun seudun, Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenteenhallintasuunnitelma sekä muita alueellisia liikenteenhallinnan julkaisuja:

[http://www.oulunliikenne.fi/palvelut/julkaisut#IDLiikenteen\\_hallinta](http://www.oulunliikenne.fi/palvelut/julkaisut#IDLiikenteen_hallinta)

Oulun seudun liikennetietosivut:

[www.oulunliikenne.fi](http://www.oulunliikenne.fi)

Liikenneviraston liikennetiedotussivut:

<http://www2.liikennevirasto.fi/alk/>



Häiriönhallinnan toimintamalli

Toimijoiden roolit ja sovitut tiedonvaihtokohdat/-pisteet				
TIEDONVAIHTO	1. Pelastus- ja poliisitoimien käynnistys	5. Virka-apu- / toimenpide- pyyntöjen tekeminen	kaikki viranomaiset	
X. Tiedontasauspisteet	2. Tentätävätietojen tarkennus	3. Varmistettu tilannekuva	6. Tiedontasaus aina liikennöitävyyden muuttuessa	7. Tilanteen päättäminen
	3. Varmistettu tilannekuva häiriöpaikalta	4. Liikenteenohjaustaktiikasta ja ajoitettavista toimenpiteistä sopiminen		
PROSESSIEN KÄYNNISTÄMINEN JA TUKE	Hätäpuhelu			häätäkeskus, poliisin tike, pelastuksen valvomo
	Häätä- ja tilannearvio	Yksiköiden tuki ja tiedonvälitys		
PELASTUS- JA POLIISITOIMET		Pelastustoimien toteutus		pelastus, sairaan- kuljetus, poliisi urakoitsijat
		Ensihoito ja sairaankuljetus		
		Onn. esitutkinta	Ajoneuvojen lähisiirto onnettomuuspaikalta	
			Liikenteenohjaus onnettomuuspaikalla	poliisi, Liikenne- virasto: tieliikenne- keskus, hoito- urakoitsija
			Kiertotien hoito- toimenpiteet	
LIKENNÖITÄVYYS: HÄIRIÖTILANTEEN AIKAINEN LIKENNTEENHALLINTA			Liikenteenohjaus onnettomuuspaikalla	
			Liikenteenohjaus kiertotielle	
			Liikenteenohjaus kiertotielle	
LIKENNÖITÄVYYS: INFRAN KUNNOSTAMINEN	Ensietiedotus	Liikennetiedotus	Liikenteenohjaus kiertotielle	
			Kiisiviestintä ja VNK-tilannekuvan ylläpito	
			Onnettomuuspaikan raivaus	Pelastuslaitos, urakoitsijat
			Tien rakenteiden ja laitteiden korjaaminen	

## Viranomaisen muistilista tiedonvälittämisestä tieliikennekeskukselle

Tieliikenteen onnettomuuspaikalle saavuttuaan ensimmäinen paikalle saapuva viranomainen välittää tilannetiedon tieliikennekeskukselle

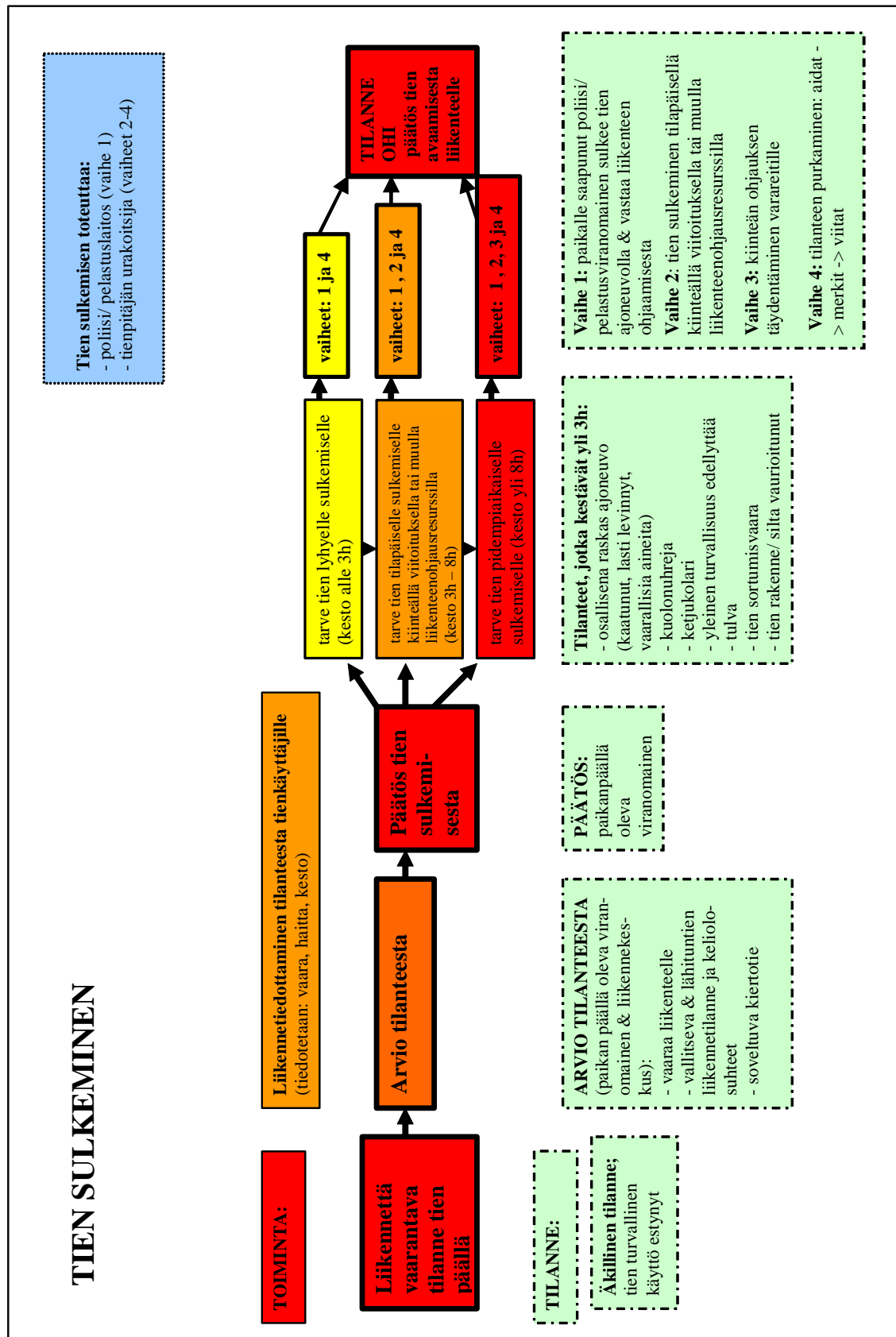
puh. 020 422 xxx ja 020 637 xxxx tai

OUL YL -kutsu: "tieliikennekeskus Oulu" (yöaikaan "tieliikennekeskus Tampere")

lyhyt tilannekuvaus onnettomuuden vaikutuksista liikenteelle

- **tarkka onnettomuuspaikka ja onnettomuudessa mukana olevat ajoneuvot**
  - vaaralliset aineet
  - linja-autot
  - raskaat ajoneuvot (onko kuorma levinnyt?)
  - onnettomuudessa osallisena olevien ajoneuvojen lukumäärä
- **miten onnettomuuspaikka vaikuttaa liikenteeseen / liikenteenohjaustoimenpiteet**
  - yksi kaista pois liikenteeltä: poliisi ohjaa liikennettä onnettomuuspaikan ohi
  - ajorata / tie suljettu tai joudutaan sulkemaan liikenteeltä: poliisi ohjaa liikenteen kiertotielle
  - kiertotielle ohjaamisesta sovittava tieliikennekeskuksen kanssa: kiertotien valinta ja kunnostaminen (etenkin talvella)
- **poliisin toimenpiteet**
  - ajoneuvojen siirrot
  - rekannosto: ajoituksesta sopiminen tieliikennekeskuksen kanssa (ei nosteta rekkaa ruuhka-aikana jos ei ole pakko)
- **liikenteenohjausjärjestelmien operointi tieliikennekeskuksesta**
  - tunnelijärjestelmät: nopeusrajoitukset, puomit, tiedotustaulut
  - muut liikenteenohjausjärjestelmät: nopeusrajoitukset, tiedotustaulut
- **toimenpidetarpeet tien alueurakoitsijalle**
  - liukkaudentorjunta, harjaus
  - vaurioituneet laitteet ja rakenteet: sähkölaitteet, tie- ja siltarakenteet, kaiteet, liikennemerkkit
    - tiedot aiheuttajasta, esim. rekisterinro
  - ensimmäinen ilmoitus aina tieliikennekeskukseen, tieliikennekeskus antaa tarvittaessa urakoitsijan yhteystiedon
    - puh. 020 422 xxx ja 020 637 xxxx tai  
OUL YL -kutsu: "tieliikennekeskus Oulu" (yöaikaan "tieliikennekeskus Tampere")
- **arvio tilanteen kestosta**
  - alle tunti
  - 1 – 2 tunti
  - 2 – 3 tunti
  - 3 – 6 tuntia
  - yli 6 tuntia
- **tietoa häiriöpaikalta AINA KUN TILANNE MUUTTUU (liikennöitävyys / liikenteenohjaus) sekä TILANNE OHI –tieto**

## Varareitin käyttöönottoon ja päätöksentekoon liittyvä prosessi



## Yhteenvetomuistio työpajoista

Seuraavassa on yhteenveto työpajoissa esille nousseista asioista operatiivisessa toiminnassa ja paikallisista erityispiirteistä.

### Onnettomuudet

- Onnettomuuksien paikantamiseen kelpaavat koordinaatit tai tunnistettava osoite tai paikka. Varareitin aktivoimiseksi on tärkeä tietää onnettomuuden tarkka sijainti, etenkin liittymän läheisyydessä.
- Tiedot liikenneonnettomuuksista on välitettävä aina tieliikennekeskukseen. Tällöin onnettomuus tulee dokumentoiduksi ja urakoitsija saa tekemistään toimenpiteistään sopimuksen mukaisen korvauksen.
- Kaikista kolareista ei ole tullut tietoa ja jälkeensä on tullut vakuutusyhtiöiltä korvausvaatimus tienviranomaiselle. ELY-keskus haluaa tietää mitä on tapahtunut, joten onnettomuusolosuhteiden dokumentointi on tärkeää. Esimerkiksi yliaurausta ei voida jälkeensä todeta, vaan se on käytävä toteamassa paikanpäällä. Erityisesti raskaan liikenteen onnettomuuksissa tulisi tiedottaa tieliikennekeskusta, koska heidän tapauksissa korvausvaatimukset saattavat olla suuria. Tilaisuuksissa keskusteltiin muutamasta tapauksesta, joissa korvausvaatimukset ovat olleet suuria.
- ELY-keskuksella on ohjeistus ulosajosta; ”mikä on ulosajo?”. Aluevastaavat ovat käyneet kouluttamassa poliiseja tieasioissa. Poliisi on puolueeton tutkija ja heidän näkemyksellä on vahva painoarvo oikeudessa. Tienpitäjällä on oikeudessa näyttövastuu. Tutkinnassa poliisille ei valehdella, mutta vakuutusyhtiölle saatetaan. ELY-keskus toivoo että poliisi kirjaisi onnettomuuden aina ja tieolosuhteiden vaikutuksen onnettomuuteen (onko esim. yliaurausta).

### Yhteydenotto urakoitsijaan tieliikennekeskuksen kautta

- TUR-viesti on tiedoksi urakoitsijalle, joka tarkoittaa ei kiireellistä tehtävää. TPP-viesti on toimenpidepyyntö, johon urakoitsijan on reagoitava viidessä minuutissa ja ryhdyttävä heti toimenpiteisiin. Todettiin ettei pelastuslaitos osaa arvioida näiden välillä, miten pitää pyytää? TPP laitetaan, mikäli olosuhteet ovat sellaiset että tilanne saattaa aiheuttaa vaaraa. Ajankohta saattaa vaikuttaa myös valittuun pyyntöön.
- Tienkäyttäjälinjalle tulee silloin tällöin soittoja kelistä viranomaisten toimesta. Aina soittaja ei kuitenkaan ole poliisi tai muu viranomainen. Urakoitsijat toivovat että ilmoitukseen merkitään yhteystiedot tiedon oikeellisuuden varmistamiseksi.
- Alueurakoitsija ei aina saa pelastusviranomaisen nimeä, joka on paikanpäällä onnettomuustilanteissa. Sopimuksen mukaisesti urakoitsijan tulee olla avustamassa paikanpäällä, joten yhteystietojen saaminen on tärkeää. Tilannekuvan päivityksen yhteydessä numero tulee esille. Todettiin myös poliisin soittavan nykyisin usein tuntemattomasta numerosta (vrt. lehden myyjä)
- Tienkäyttäjälinjalle soitetut puhelut otetaan huomioon toiminnassa ja käsitellään työmaakokouksissa. Niiden perusteella tehdään tarvittavat muutokset toiminnassa. Viranomaisilta tulevat ilmoitukset otetaan paremmin huomioon.

### Häiriötilanteen purkaminen

- Jos onnettomuudesta aiheutuva häiriö on pitkäkestoinen, urakoitsijalta voidaan pyytää viranomaisapua. ELY-keskuksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti urakoitsija on käytettävissä, korvauksista vastaa tällöin ELY-keskus. Urakoitsija hoitaa paikalle tarvittavat henkilöt ja liikenteen ohjauksessa tarvittavat merkit.

- Esimerkkitapaus rekan nostosta, jossa tehtiin kaikki virheet. Onnettomuus oli tapahtunut edellisenä päivänä ja rekan nosto aloitettiin seuraavana aamuna työmatkaliikenteen aikana, pimeällä lumisateen aikana. Varareittiä ei oltu varmistettu eikä sitä oltu kunnostettu. Varareitillä tapahtui onnettomuus, eikä kunnossapitotoimia voitu enää reitillä tehdä.
- Rekannostokalusto tulee paikalle, milloin heidän aikatauluihin sopii. Nosto olisi ajoitettava ruuhka-ajan ulkopuolella, jolloin minimoitaisiin aiheutuva häiriö

#### Varareitit ja niiden opastaminen

- Ovatko varareittisuunnitelmat kaikkien operoijien käytössä? Paperiset ja sähköiset versiot ovat saatavissa ja toimitettu aiemmin viranomaisille. Onko niitä hyödynnetty toiminnassa? Lähtökohtaisesti varareitistä sovitaan tieliikennekeskuksen kanssa. Sähköisen varareittijärjestelmä on tulossa lähivuosina, ensi alkuun tieliikennekeskuksen käyttöön myöhemmin todennäköisesti myös poliisin järjestelmiin.
- Uusissa urakoissa on kiertotieopasteet valmiina käytettävissä. Urakoitsijan tulee varmistaa kiertotien kunto ennen kuin liikenne ohjataan kiertotielle. Tieliikennekeskus ilmoittaa urakoitsijalle ennakkoon mikäli mahdollista, käyttöön otettavasta kiertotiestä. Liikenteen seassa kunnossapidon suorittaminen on hankalaa.
- Pitkät kiertotiet ovat yleisiä ja haasteellisia viitoituksen suhteen.
- Urakoitsijalla saattaa olla pitkä vasteaika liikenteenohjaajien saamiseksi.
- Vapepan käyttö liikenteenohjauksessa mahdollistaa viranomaisten vapauttamisen muihin tehtäviin.
- Katuverkon käytöstä varareittinä ei tehdä erillistä sopimusta. Varareittisuunnitelmien luonnokset ovat olleet aiemmin kommentoilla ja ne on hyväksytty siinä yhteydessä. Erikoiskuljetusten osalta tehdään erilliset sopimukset.
- Taivalkoskella kiertotie taajaman kautta, rajoitettu alikulkukorkeus rautatiesillan kohdalla oli aiheuttanut ongelmia. Todettiin että varareittisuunnitelmassa reitti on merkattu aina soveltuvaksi varareitiksi ja sillan aiheuttama rajoite on mainittu (ts. reitti luokiteltu suunnitelmassa väärin).

#### Liikenteenohjaus

- Onnettomuuden sattuessa, henkilöstön saamiseksi liikenteenohjaukseen kuluu arviolta aikaa urakoitsijalla 3-4 tuntia, Vapepalla vähintään 1-2 tuntia. Todettiin että asia pitää urakoitsijan kannalta katsoa tarkemmin, vasteaikoja kun ei ole. Vapepan käyttö tulee kysymykseen, jos urakoitsijan henkilöstöä ei ole saatavissa tai joudutaan vaihtamaan.
- Puolustusvoimien/maakuntakomppanian hyödyntäminen pitempiaikaisissa tilanteissa. Virka-apupyynnönä voidaan tehdä esim. liikenteenohjausta. Tilanteen pitkittyessä eikä kyseessä ole enää pelastavaa toimintaa virka-apu muuttuu korvaukselliseksi työvoima-avuksi tai vastikkeelliseksi kalustovuokraksi. Pääsääntöisesti puolustusvoimat ovat paikalla niin kauan kuin pelastustoimintaa johtava viranomainen on paikalla. PV-resursseja on käytetty jonkin verran ja vaarallisiin tehtäviin ei lähtökohtaisesti varusmiehiä käytetä, resurssit koostuvat käytännössä reserviläisistä. Virka-apupyynnöt tehdään Pohjois-Suomen sotilasläänin operatiiviseen keskuksen.
- Nopeusrajoituksen asettaminen onnettomuuspaikalla, poliisi voi asettaa tilapäisen nopeusrajoituksen, mutta pitää muistaa myös nopeusrajoituksen päättymisen. Töyssyjen käyttö myös mahdollista, mutta niistäkin on varoitettava liikennemerkein.
- Miten erikoiskuljetusten saattajat olisi hyödynnettävissä liikenteenohjauksessa? Koulutettuja henkilöitä olisi laajalla alueella.
- Liikenteenohjauksen vastuukysymykset. Vapepan henkilöstö on Tieturva koulutuksen suorittaneita henkilöitä. Palvelu on viranomaisen tilaamaa palvelua, jolloin viranomainen vastaa tilanteesta ja valtionkonttori korvaa mahdolliset vahingot. Poliisihallituksen ja Vapepan välillä on tehty sopimus, mm. ei vaativista liikenteenohjaustehtävistä ja ei vaarallisista tehtävistä

## Tiedottaminen, media

- Onnettomuuden syy tulee usein tiedotteeseen. Media saa tiedon onnettomuudesta heti ja lisätietoa yritetään saada hetimiten ja onnettomuuspaikalle pyritään pääsemään kaikin keinoin. Lehdistö soittaa useammalle saadakseen tietoa ja otsikoita. Hätäkeskuksella median paine suuri, erillinen media-linja jonne median edustajat voivat soittaa. Medialla tavoitteena saada menevät otsikot ja virheellisiä tietoja ei välttämättä päivitetä onnettomuuden tietojen päivittyessä. Tiedottamisen tulisi olla niukkaa, mutta tosiasioihin perustuvaa.
- Urakoitsijan näkökulmasta tie on talvella aina liukas. Toimittajat uutisoivat virheellisesti, tarkoituksenhakuiset otsikot. ”Liukkaus suisti auton ojaan”.
- Sosiaalisen ja sähköisen median kautta tieto leviää nopeasti, ensimmäiset kuvat välittyvät jo ennen pelastusviranomaisten saapumista onnettomuuspaikalle.
- Onko tutkittua tietoa miten ihmiset käyttäytyvät ja miten tieto välittyy onnettomuustilanteissa? Vanhempaa tutkimusta on, tuoreempia ei ole. Radion välityksellä tieto välittyy, mm. Radio Nova välittää sekä viranomaisten sekä tienkäyttäjien ilmoittamia tietoja.
- Liikennetiedotteet eivät ole menneet urakoitsijalle kaikkialla. Osalle tulee jopa liikaa. Toivottiin että tiedotteet tulisivat vain omalla alueella tapahtuvista onnettomuuksista. Tärkeää on tiedon välittyminen oikealle urakoitsijalle.

## Liikenteenohjausvaunut

- Pelastusviranomaisen työturvallisuuden parantamiseksi suositeltiin liikenteenohjausvaunun käytön lisäämistä.
- Liikenteenohjausvaunuja on jo varsin hyvin alueilla, mutta käyttö on vielä vähäistä. Ongelmana on vaunun siirtämiseen ja ylläpitoon tarvittavan resurssien puute.
- Voisiko pelastuslaitoksen ”nostoväkeä” hyödyntää vaunun siirtelyssä ja ylläpidossa?
- Liikenteenohjausvaunuja on tällä hetkellä Oulussa ja Kajaanissa. Ouluun hankitaan uusi vaunu vuoden 2012 aikana, jolloin vanha vaunu siirretään Raaheen. Pudasjärvi-Taivalkoski saa vaunun uuden urakan myötä syksyllä 2013.
- Liikenteenohjausvaunut ovat käytettävissä myös katuverkon häiriötilanteissa.
- Raahe-Ylivieskan alueella on urakoitsijan kanssa sovittu että pelastuslaitos voi lainata urakoitsijan käytössä olevia liikennemerkkejä.

## Oulun seutu

- Oulun kaupungin alueella kaikki sillat ovat ongelmakohtia liikennehäiriötilanteiden ja niiden hallinnan kannalta. Merikosken silloilla ja rautasilalla on rajoituksia raskaan liikenteen osalta.
- Moottoritieillä tapahtuvat onnettomuudet aiheuttavat ongelmia kaupungin/keskustan katuverkolla.
- Katuverkon häiriönhallinnan osalta Oulussa on sovittu kaduista, joista tieliikennekeskus tiedottaa. Tieliikennekeskuksessa on kaupungin henkilö töissä virka-aikana. Yhden puhelinnumeron kautta saadaan yhteys tienpitäjästä riippumatta.
- Liikenteenohjausvaunu (uusi) hankinnassa Oulun alueurakkaan, vanha siirtyy Raaheen jossa kiinnostusta vaunun käytölle. Vaunun käytössä ongelmana pelastuslaitoksen vähäiset resurssit, jolloin vaunu jää pääsääntöisesti käyttöön ottamatta. Vaunu sijaitsee Oulun paloasemalla. Vaunun käyttö ollut vähäistä ja käyttökunnossa olo tulisi varmistaa.

## Jokilaakso

- Pelastuslaitoksen ja poliisin käytössä on oma alueellinen Turvakanava. Alueellisen kanavan sijasta tulisi käyttää valtakunnallisia järjestelmiä.
- Poliisi ja pelastuslaitos ovat tehneet Jokilaaksossa sopimuksia yhteistyöstä ja maksuperusteista. Esim. jos poliisi pyytää pelastuslaitoksen paikalle liikennettä ohjaamaan syntyy poliisille maksuvelvollisuus.

- Aluevastaava toivoi että pelastuslaitos siivoaisi mahdollisuuksien mukaan kolaripaikan, ellei urakoitsijan tuleminen ole välttämättömyys. Jos loppusiivous ei ole kiireellinen, niin urakoitsijalle TUR-viesti riittää.
- Pyhäjoen ydinvoimala erikoiskuljetukset välillä Rahja–Pyhäjoki tulevat aiheuttamaan häiriöitä. Yli 7 m x 7 m ja 40 m pitkistä kuljetuksista tiedotetaan liikennetiedotteilla, rajat alittavat menevät lupaehtojensa mukaisesti ilman tiedotetta.
- Vaarallisten aineiden kuljetukset ovat yleisiä valtateillä 4, 8 ja 27 (Kokkolasta Talvivaaraan).
- Kalajoen hiekkasärkkien alue on suosittu ja lisää matkailuliikennettä alueella.
- Urakoitsijan kanssa sovittu että pelastuslaitos voi lainata tukikohdassa olevia liikenteenohjausvälineitä.

#### Koillismaa

- Rajavartiolaitos tarjoaa apua poliisille ja pelastuslaitokselle valtatie 5 itäpuolella tapahtuvissa onnettomuustilanteissa.
- Raja-asemat ovat oma erityispiirteensä, rajaliikenne tulee kasvamaan tulevina vuosina mahdollisen viisumivapauden myötä.
- Kielikysymys myös ongelmana, kuljettajat eivät osaa venäjän lisäksi muuta kieltä. Puutavaratullin myötä kuljetukset ovat loppuneet lähes kokonaan, joskin jatkossa lisääntyy mutta entisiin määriin ei päästä.
- Venäläisten matkailijoiden määrä on kasvussa. Sallan raja-asemalla tehty tutkimus, jonka mukaan matkailijat suuntautuvat varsin laajalle alueelle Suomessa. 5-tiellä on ulkomaalaista rekkaliikennettä paljon.
- Liikenteenohjausvaunu tulee Pudasjärvi-Taivaalkoski urakkaan seuraavan kilpailutuksen myötä vuoden 2013. Kuusamossa vaunua ei ole.

#### Kainuu

- Rajan ja rajan ylityspaikkojen läheisyys tuo oman "mausteensa" liikenteeseen
- Rajavartiolaitos avustaa poliisia ja pelastuslaitosta tarvittaessa liikennehäiriötilanteissa esimerkiksi liikenteenohjaajina toimien. Poliisilla on rajatut resurssit, joten yhteistyö rajavartiolaitoksen kanssa on tarpeen.
- P- ja L-alueita on pidetty talvikaudella kiinni ja asiasta on kirjelmöity liikenneministeriölle. Poliisi toivoi myös liikenneturvallisuus ja työturvallisuus huomioiden alueiden auki pitämistä. Kainuussa p-alueita on keskimääräistä enempi, joten kaikkia ei tulla pitämään auki. Urakoissa on sovittu pidettäväksi alueita auki toiveiden ja tarpeiden mukaan. Poliisi voi ilmoittaa ELY-keskukselle auraspyynnöt levähdysalueiden osalta.
- Poroja ja hirviä on paljon tiellä. Talvinopeusrajoituksia 100 km/h on paljon, myös seututeillä. Talvivaaran kaivoksen liikenne 870-tiellä näkyy, tie heikossa kunnossa ja kapea. Erikoiskuljetusten määrät ovat suuria valtateillä 5 ja 27.
- Venäläiset tulevat kantatietä 89 pääsääntöisesti Kajaaniin, Sotkamoon tai Kuhmoon. Vartiustiellä onnettomuusriski on suuri, joskin onnettomuuksia on sattunut vähän viime vuosina. Venäläisten rekkojen kanssa ei ongelmia, esim. virolaisilla huonokuntoisia renkaita ja heitä joudutaan usein avustamaan talvella.
- Liikenteenohjausvaunu sijaitsee tällä hetkellä Sotkamossa, joskin jatkossa sijoituspaikka on Kajaani. Vaunun käyttö ollut vähäistä, viime aikoina ollut harjoituksissa mukana. Vaunun käyttöä pitää aktivoida.
- Aluevastaavat (uusina kainuulaisina) tulevat mielellään mukaan eri viranomaisten koulutustilaisuuksiin.





Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 130/2012					
Tekijät Mika Räsänen ja Eerik Jarkko (Destia Oy)		Julkaisu-aika Joulukuu 2012			
		Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja -			
Julkaisun nimi <b>Tieliikenteen alueellinen häiriönhallintasuunnitelma</b> Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu					
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tammikuussa 2012 Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun viranomaisille pidettiin seminaari tieliikenteen häiriönhallinnasta. Seminaarissa esiteltiin sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteisen hankeryhmän työstämää toimintamallia tieliikenteen häiriötilanteisiin. Seminaarin tuloksena sovittiin, että valtakunnallisen toimintamallin jalkauttamisen tueksi laaditaan alueellinen tieliikenteen häiriönhallintasuunnitelma, jossa tarkennetaan toimintamallia alueellisilla toimintaympäristön ja operatiivisen toiminnan erityispiirteillä. Tavoitteena on tukea tiellä tapahtuneen liikenneonnettomuuden pelastustoimia ja onnettomuudesta aiheutuvan häiriön poistoa sekä tiedottamista ja liikenteen ohjausta.</p> <p>Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisen häiriönhallintasuunnitelman laatimiseksi toteutettiin neljä alueellista työpajaa. Työtä ohjasi alueellisista viranomaisista muodostettu ohjausryhmä. Työn tuloksena voidaan todeta, että toimintamalli ei olennaisesti poikkea nykyisestä toimintatavasta. Toimintamalli selkeyttää tieliikennekeskuksen roolia tieliikenteeseen liittyvän tiedon solmukohtana ja kokonaiskuvan hallitsijana. Tieliikennekeskuksen roolina on ylläpitää häiriötilanteen tilannekuvaa tien liikennöitävyyden näkökulmasta.</p> <p>Työpajoissa esille nousseiden asioiden osalta ohjausryhmässä sovittiin jatkotoimenpiteistä, jotka kohdistuvat häiriötilanteen tilannekuvaan, liikenteen ohjaukseen häiriötilanteessa, häiriötilanteen purkamiseen, liikenteen häiriönhallinnan harjoitteluun, myrsky- ja tulvatilanteisiin, katuverkon häiriönhallintaan, suunnitelmien hallintaan sekä yhteydenpitoon ja seurantaan.</p> <p>Tämä suunnitelma ja suunnitelmaan liittyvä esittelyaineisto toimii ohjeena valtakunnallisen toimintamallin jalkauttamisessa organisaatioiden sisällä ja jatkotoimenpiteiden eteenpäin viemisessä toimijoiden välisenä yhteistyönä. Jokainen organisaatio vastaa toimintamallin jalkauttamisesta sisäisesti.</p>					
Asiasanat Liikenteenhallinta, häiriönhallinta, liikenteenohjaus, liikkumisen ohjaus, liikenteen tiedotus, liikenteen seuranta					
ISBN (PDF)	ISBN (painettu)	ISSN-L	ISSN ( verkkojulkaisu)	ISSN (painettu)	URN
978-952-257-691-0	978-952-257-690-3	2242-2846	2242-2854	2242-2846	URN:ISBN:978-952-257-691-0
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)	
36		Suomi		-	
Julkaisun myynti/jakaja Painettuja julkaisuja voi tilata osoitteesta: <a href="mailto:tiedotus.pohjois-pohjanmaa@ely-keskus.fi">tiedotus.pohjois-pohjanmaa@ely-keskus.fi</a> Julkaisu on saatavana myös verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/julkaisut</a> sekä <a href="http://www.doria.fi">www.doria.fi</a>					
Julkaisun kustantaja Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus					
Painopaikka ja -aika Oulu 2012					





**RAPORTEJA 130 | 2012**  
**TIELIIKENTEEN ALUEELLINEN HÄIRIÖNHALLINTASUUNNITELMA**  
**POHJOIS-POHJANMAA JA KAINUU**

**Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-257-690-3 (painettu)**

**ISBN 978-952-257-691-0 (pdf)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2846 (painettu)**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-257-691-0**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**